

Struktur- und Prestigemobilität in der Bundesrepublik Deutschland

Kleining, Gerhard

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kleining, G. (1971). Struktur- und Prestigemobilität in der Bundesrepublik Deutschland. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 23(1), 1-33. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-29783>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

I. Allgemeiner Teil

STRUKTUR- UND PRESTIGEMOBILITÄT IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Von Gerhard Kleining

Einleitung

Der Aufsatz bringt Daten aus einer größeren Mobilitäts-Untersuchung, die 1969 und 1970 mit repräsentativ ausgewählten Samples von 25 200 Personen in der Bundesrepublik und West-Berlin vorgenommen wurde. Er soll einen ersten Überblick über das vorliegende Material geben. Unter diesem Gesichtspunkt wurden die hier veröffentlichten Informationen auch ausgewählt: Es sind im wesentlichen „Grunddaten“ über den Aufbau der Gesellschaft, über Mobilitätsraten, die hauptsächlichen Mobilitätswege und die Mobilitätschancen für Angehörige der einzelnen gesellschaftlichen Gruppen in ihrer zeitlichen Veränderung. Die Untersuchung umfaßt drei Generationen; Rückprojektionen reichen bis zum Geburtsjahr 1830 ¹.

Hier wird nur über Inter-Generationen-Mobilität berichtet. Daten über Karriere-Mobilität liegen gleichfalls vor; sie sollen zusammen mit weiterem Material über mobilitätsfördernde und -hindernde Faktoren später veröffentlicht werden.

Wir machen einleitend einige Bemerkungen über den Platz empirischer Untersuchungen über Mobilität in der soziologischen Theorie. Dann beschreiben wir die Konzeption für die beiden Mobilitätsarten, die wir hier getrennt erfassen und darstellen: die Struktur- und die Prestige-Mobilität. Es folgen die Ergebnisse der Untersuchung und eine kurze Zusammenfassung.

Zum Verhältnis der Mobilitätsforschung zur soziologischen Theorie

Seit *Pitirim A. Sorokins* Buch über soziale Mobilität (22) gehört dieser Begriff zu den wichtigsten zur Beschreibung gesellschaftlicher Dynamik, besonders wenn man ihn weiter faßt und unter Mobilität die Veränderung von Positionen in der Gesellschaft generell versteht.

Das Studium sozialer Mobilität – nach Häufigkeit, Richtung, Distanz, Ursachen und Folgen – sollte *direkt* zum Verständnis der Wirkungsweise gesellschaftlicher Organisation führen, besser als dies die Analyse des augenblicklichen Zustandes einer Gesellschaft vermag, da gesellschaftliche Kräfte historischer

Natur sind und sich in Verlaufsformen besser zu erkennen geben, als wenn man sie unabhängig von der Zeitdimension betrachtet.

Die empirische Mobilitätsforschung hat bislang einen solchen Anspruch, wie er für dieses Forschungsgebiet jedenfalls bestehen sollte, in nur geringem Umfang erfüllt. Das liegt zum Teil an den Forschungsverfahren: an zu kleinen, zu schlecht ausgewählten, zu wenig repräsentativen Samples oder zu begrenztem historischen Material, an zu ungenauen Meßinstrumenten, an unbefriedigenden Techniken der Analyse der Daten, aber auch an zu ängstlich definierten oder unrealistisch weitgefaßten operationalen Zielen. Weitgehend sind dies Symptome einer Frühphase empirischer Untersuchungen, und insofern kann man erwarten, daß sie durch Professionalisierung auch der soziologischen Forschung überwunden werden.

Gravierender sind Begrenzungen im Konzeptionellen. Bislang haben sich empirische Mobilitätsstufen, sofern sie nicht rein deskriptiv waren, vornehmlich an der *funktionalen Theorie* orientiert. Wie alle Theorien, die Vorgänge in der gesamten Gesellschaft betreffen, sollen funktionale Deutungen auch Mobilität erklären und nach Möglichkeit prognostizieren. Die funktionale Theorie hat sich in dieser Hinsicht im wesentlichen mit individueller Mobilität befaßt und mit der Frage, warum und unter welchen Bedingungen sie überhaupt stattfindet. Wie etwa können die sozialen Positionen, die als funktional unterschiedlich wichtig gelten, mit den jeweils geeigneten, aber nur begrenzt zur Verfügung stehenden Talenten besetzt werden? Die Antwort darauf von *Kingsley Davis* und *Wilbert E. Moore* (5): mit Hilfe von Belohnungen, zu denen gesellschaftliches Prestige, hohes Einkommen, viel Freizeit u. a. gehören. Die unterschiedliche Verfügbarkeit von Belohnungen gilt als die Voraussetzung für die funktional richtige Stellenbesetzung, also auch für Mobilität: die soziale Ungleichheit selbst ist eine Art unbewußter Technik („unconsciously evolved device“), die wichtigsten Positionen mit den qualifiziertesten Personen zu füllen. Die Bedeutung von „freien“ Positionen im Verhältnis zum jeweiligen Angebot an Arbeitskräften für die Mobilität kommt in der Betrachtung von *Joseph A. Kahl* (10, S. 25 f.) zum Ausdruck. Er unterscheidet zwischen technologischer Mobilität, Reproduktions-Mobilität, Einwanderungs-Mobilität und dann noch einer „individuellen“ Mobilität, die offenbar nicht abhängig ist von Bedarf und Angebot, sondern von Motivation. *Seymour M. Lipset* und *Hans Zetterberg* (13) führen Mobilität auf prinzipiell zwei Faktoren zurück: die Verfügbarkeit von Positionen und die Motivation des einzelnen aufzusteigen (eine Idee, die schon *Thorstein Veblen* vortrug und die, modifiziert, auch von *Talcott Parsons* übernommen wurde). Diese Grundgedanken sind in der Arbeit von *Lipset* und *Reinhard Bendix* (12) weiter ausgeführt. Quantitative Aussagen über Mobilitäten – die in der Mobilitätstheorie selten sind (17, 24) – folgen z. B. aus dem „Law of Social Gravitation“

von *Kaare Svalastoga* (25, 26). Danach ist die Mobilität in eine bestimmte Ziel-schicht direkt und positiv abhängig von ihrer relativen Größe im Vergleich zur Ausgangsschicht und von ihrer sozialen Nähe. Eine Übersicht über die relevante Literatur geben *Karl Martin Bolte* (3) und *Hansjürgen Daheim* (4).

Im wesentlichen handelt es sich für die funktionale Theorie um drei Aspekte, die in diesem Zusammenhang als bedeutsam angesehen werden:

- a) die unterschiedliche Verfügbarkeit von Positionen im Verhältnis zur Verfügbarkeit von Menschen, die geeignet sind, sie zu besetzen;
- b) die Wichtigkeit ihrer Motivation zur Mobilität;
- c) die Wichtigkeit der „Belohnung“ oder des Belohnungs-Anreizes dafür – materiell oder durch Sozial-Prestige.

Die *marxistische Konzeption* schließt, da es sich um eine dynamische und gesamtgesellschaftliche Theorie handelt, gleichfalls Annahmen über Mobilität ein, und zwar sowohl über die Veränderungen der Positionen von Individuen als auch über die von Klassen. In der historischen Projektion wird sich die Gesellschaft nach *Karl Marx* und *Friedrich Engels* (14) zunehmend zu zwei antagonistischen gesellschaftlichen Klassen polarisieren. Damit ist Mobilität gerade nicht die Veränderung von Positionen unter funktionalen Maximen, sondern die notwendige Folge der ökonomischen Situation und der Herrschaftsverhältnisse in der Gesellschaft. (Siehe dazu auch *Stanislaw Ossowski* [19] und *W. Wesolowski* [27].)

Auf die Klassen- und Herrschaftsverhältnisse und überhaupt auf die mit Mobilität verbundenen Macht-Aspekte ist die empirische Mobilitätsforschung bisher kaum eingegangen, obgleich es doch eigentlich naheliegen sollte, dynamische Prozesse wie Mobilitäten gerade im Zusammenhang mit Macht und Dynamik in der gesamten Gesellschaft zu sehen.

Aus beiden Theorien, der funktionalen und der marxistischen, können Prognosen über das Mobilitätsverhalten von Personen und Gruppen in der Gesellschaft abgeleitet werden, die sich, als Einzelhypothesen formuliert, im Prinzip der empirischen Überprüfung nicht entziehen sollten. Jedenfalls sollte empirische Forschung so angelegt sein, daß sie Ergebnisse erbringt, die im Sinne theoretischer Konzeptionen bedeutungsvoll und aussagekräftig sind.

Einige Ergebnisse der Mobilitätsforschung

Die Bestimmung von Umfang und Richtung beruflicher Mobilität, vornehmlich der „vertikalen“ und deren Veränderung im Zeitablauf, war bislang eines der Hauptanliegen der empirischen Mobilitätsforschung.

Mit großer Regelmäßigkeit haben Untersuchungen immer wieder ergeben,

daß die Chancen für einzelne Personen in einer Gesellschaft, bestimmte soziale Positionen zu erreichen, außerordentlich verschieden sind. Hier schließen sich die Behinderungen oder Bevorzugungen, die durch die soziale Herkunft verursacht werden, ohne weiteres an solche an, die im Geschlecht und Alter liegen, von anderen mobilitätshemmenden oder -fördernden Faktoren gar nicht zu reden. Die Untersuchung von *Lipset* und *Bendix* (12), die über eine Reihe von Umfragen (recht unterschiedlicher Qualität) aus verschiedenen Ländern referiert, kommt zu dem Schluß, die Mobilitätsraten – oder besser gesagt die sozialen Benachteiligungen – seien in allen Industrieländern ungefähr gleich groß. Die etwas spätere, ebenfalls Mobilitätsumfragen aus verschiedenen Ländern vergleichende Arbeit von *S. M. Miller* (18) differenziert das Bild insofern, als verschiedene Länder doch Unterschiede in der Mobilität aufweisen, ohne daß jedoch einsichtig wird, warum die mit etwa gleichen Mobilitätsraten eigentlich zusammengehören. Eine neue Phase der Mobilitätsforschung wird durch die Untersuchung von *Peter Blau* und *O. D. Duncan* (1) bei amerikanischen Männern markiert, die, was Umfang und instrumentellen Aufwand betrifft, an die „klassische“ Studie von *David V. Glass* (6) für England anschließt. In dieser großen Erhebung wird eine Reihe von Faktoren geprüft, die Mobilität bedingen: Herkunftsschicht und Bildung erweisen sich als die wichtigsten. Der Vollständigkeit wegen seien die beiden deutschen Mobilitätsstudien angeführt, die bisher mit allerdings kleineren Repräsentativ-Samples vorgenommen wurden: die von *Morris Janowitz* (9) und die kürzliche von *K. U. Mayer* und *W. Müller* (15). Einen Überblick über den Stand der Mobilitätsforschung geben *Bolte* (3) und *Svalastoga* (26), siehe dazu auch *Bolte* (2), *Glass* und *König* (7).

Zur Konzeption: Struktur- und Prestige-Mobilität

Unsere Erhebung versucht, Mobilitäten in ihrer Abhängigkeit von den Macht- und Herrschaftsformen in der Gesellschaft zu sehen. Dazu erscheint es notwendig, zwei Aspekte auseinanderzuhalten: die *Positionen* oder die Zugehörigkeit zu bestimmten Arbeits- bzw. Herrschaftsverbänden und die sozialen *Belohnungen*, die daraus abgeleitet werden, besonders das soziale Prestige. Dementsprechend ist zwischen struktureller Mobilität und Prestige-Mobilität zu unterscheiden.

Struktur-Mobilität: Soweit bekannt ist, haben alle Gesellschaften von einiger Größe, in denen Arbeit sozial geteilt ist, auch Techniken zur Stabilisierung der Arbeitsteilung entwickelt. Sie sind unter gewissen historischen und wirtschaftlichen Bedingungen zur Ausübung von Macht und zur Errichtung von Herrschaft verwandt worden.

Voraussetzung ist dabei die Möglichkeit zur Reglementierung des Zuganges

bzw. die Verhinderung des Abganges von bestimmten Arbeitsformen zu anderen, sei dies durch Gewalt oder – bei besser gefestigter Herrschaft – durch kodifiziertes Recht, Naturrecht oder internalisierte „Selbstverständlichkeiten“. Das Ziel dieser Techniken ist stets die Kontrolle des Arbeitsertrages, was durch den Besitz der Produktionsmittel, aber auch durch den Besitz der Produzierenden selbst geschehen kann, wie in den auf Ausbeutung der Arbeitskraft von Sklaven beruhenden Wirtschaftsformen.

Auf diese Weise gelangen einzelne oder mehrere soziale Gruppen in privilegierte soziale Positionen; bei ihnen kann sich der Arbeitsertrag ansammeln, der von den verschiedenen arbeitenden Gruppen in der Gesellschaft produziert wird, während andere wesentliche Teile des Ertrages ihrer Arbeit abzuführen haben.

Unter *Struktur-Mobilität* soll das Überwechseln von einer dieser Organisationsformen der Arbeit zu einer anderen verstanden werden. Abhängig vom jeweiligen Wirtschaftssystem ist dies gleichzusetzen mit der Mobilität zwischen Kasten, Ständen oder sozialen Klassen.

Zwei Faktoren, die Mobilität beeinflussen, sind in diesem Zusammenhang wichtig: a) die Entwicklung der Werkzeuge oder der Technologie und b) die Entwicklung der Herrschaftsverhältnisse in der Gesellschaft im allgemeinen und das Verhältnis der Kasten, Stände und Klassen zueinander im besonderen. Im ersten Fall gehen Einflüsse auf die Mobilität von den *Produktionstechniken* aus, die den Bedarf von Arbeitskräften bestimmter Anzahl und Qualifikation betreffen; im zweiten Fall werden die Mobilitätsraten, die Mobilitätswege und die Mobilitätschancen im Sinne der Verfestigung oder der Lockerung der bestehenden *Herrschaftsformen* beeinflusst: Mittel zur Etablierung der Herrschaft sind etwa die rigide Steuerung des Zuganges zu Positionen in bestimmten privilegierten Arbeitsbereichen, besonders zum Besitz an Produktionsmitteln, was durch Internalisierung der Mobilitätsbeschränkungen und durch Errichtung von Geburts-, Rechts- und Qualifikations-Barrieren erreicht wird.

Struktur-Mobilität, sei sie nun ausgelöst durch veränderte Technologie oder ermöglicht durch Schwächung herrschaftskonformer Mobilitätsbarrieren, verändert die Machtverhältnisse in der Gesellschaft potentiell oder tatsächlich. Die bloße Verschiebung der Zahlenverhältnisse in den einzelnen Arbeitsverbänden kann schon die Gewichte in der Gesellschaft insgesamt anders verteilen. Dies wird in dem Maße geschehen, in dem den einzelnen Mitgliedern einer jeden Gruppe gleiche Chancen und Rechte eingeräumt werden, was jedoch auch wieder herrschaftsabhängig ist.

Prestige-Mobilität: Im Gegensatz zur Struktur-Mobilität bezeichnet Prestige-Mobilität die Veränderung von Positionen auf einer nur vorgestellten, subjektiv erlebten, als vertikal gedachten Achse des sozialen Ansehens. Bestimmten Arbeits-, Berufs- oder Besitz-Positionen werden jeweils bestimmte Prestige-Plätze

zugeschrieben, und zwar mit bemerkenswerter Einheitlichkeit in verschiedenen Gesellschaften und mit großer zeitlicher Stabilität. Menschen, die in Familien mit ähnlichen Prestige-Positionen aufwachsen, erlernen durch die Sozialisation meist auch ähnliche Bewertungskategorien und Verhaltensstile; Menschen, die in solche Positionen später kommen, machen sich diese Werte – wenn sie sich anpassen – zu eigen; dadurch wird der soziale Kontakt mit Menschen in ähnlichen Prestige-Positionen erleichtert. Unter diesem Gesichtspunkt sozialen Verhaltens denkt man sich Menschen zu sozialen „Schichten“ zusammengefaßt, die man sich gewissermaßen übereinander plazierte vorstellt. Prestige-Mobilität ist Mobilität zwischen sozialen Schichten im Gegensatz zur Struktur-Mobilität, die zwischen Klassen stattfindet.

Das Prestige-System steht mit dem Macht-System zwar in Bezug, ist von ihm aber nicht auf mechanistische Weise abhängig. Es ist wichtig, es auch unter dem Herrschaftsaspekt zu betrachten, wenn man sein Wesen erkennen will: Befriedigungen, wie sie durch soziales Prestige vermittelt werden, sind soziale „Belohnungen“.

Meßverfahren und Sample

In unserer Erhebung wird *Struktur-Mobilität* durch die Veränderung der Zugehörigkeit zu „Berufskreisen“ gemessen, die von den befragten berufstätigen Männern für ihren eigenen Beruf und von den Ehefrauen für den Beruf ihres Mannes angegeben wurden. Ebenso wurde der Berufskreis des Vaters des Befragten und des Großvaters (väterlicherseits) festgestellt. Die folgenden Berufskreise wurden dabei verwandt:

1. Freie Berufe
2. Beamte mit Bürotätigkeit
3. Beamte mit anderen Tätigkeiten
4. Angestellte mit Bürotätigkeit
5. Angestellte mit anderen Tätigkeiten (Vertreter, Verkäufer)
6. Selbständige
7. Bauern, Landwirte (als Hauptberuf mit eigenem Hof)
8. Handwerker (nicht selbständig)
9. Facharbeiter
10. Andere Arbeiter, Landarbeiter

Die Zuordnung des Berufs oder der beruflichen Tätigkeit zu einem der hier vorgegebenen Berufskreise informiert zunächst über das *Klassenbewußtsein*, das subjektive Selbstverständnis der Klassenlage. Deswegen wurden in die Liste auch „ständisch“ orientierte Bezeichnungen aufgenommen wie „Handwerker“. Bei Beamten und Angestellten wurden die Tätigkeitsbereiche erfragt, um den Umfang der Bürokratisierung im engeren Sinne ebenfalls zu erfassen.

Aus den Zuordnungen zu Berufskreisen ist leicht auf die *Klassenlage* selbst zu

schließen, die durch das objektive Verhältnis zu den Produktionsmitteln definiert ist. Eine Schwierigkeit besteht allerdings darin, daß bei Repräsentativ-Samples die eigentliche Groß-Bourgeoisie nicht oder in nicht ausreichendem Umfang erreichbar ist (wie alle Personen, die direkt Macht ausüben, sind sie vor Interviewern weitgehend abgeschirmt). Man muß das im Auge behalten.

Die *Prestige-Mobilität* wird an Hand eines Verfahrens gemessen, das speziell entwickelt wurde, um die Placierung von Personen auf der Achse des sozialen Ansehens möglichst unabhängig von anderen Faktoren zu erfassen. Es arbeitet mit Berufssymbolen, deren Platz auf der Prestige-Achse durch umfangreiche Erhebungen bekannt ist und denen der Beruf des Befragten oder auch der einer anderen Person zugeordnet wird. Das Verfahren ist validiert und liefert verläßliche Werte zur Gliederung der Bevölkerung in soziale Schichten. Es heißt SSE – „Soziale Selbsteinstufung“. (Siehe die ausführliche Beschreibung bei *Gerhard Kleining* und *Harriett Moore* [11].)

Das SSE-Verfahren erfaßt 7 soziale Schichten, wobei noch eine Unterteilung der beiden mittleren vorgenommen wird. Wir arbeiten hier mit folgender Zusammenfassung:

1. Oberschicht (O) und Obere Mittelschicht (OM)
2. Mittlere Mittelschicht (MM)
3. Untere Mittelschicht (UM)
4. Obere Unterschicht (OU)
5. Untere Unterschicht (UU)
6. Sozial Verachtete (SV)

Die *Anzahl* der Klassen oder der sozialen Schichten beeinflußt natürlich das Niveau der Mobilität: je mehr unterteilt wird, um so höher muß sie sein. Wir werden uns bei der Messung von struktureller Mobilität mit verschiedenen detaillierten Klassifizierungen befassen: mit einer Unterteilung in 10 Berufskreise und zum Vergleich mit amerikanischem Material mit einer Zusammenfassung zu 6 Berufskreisen.

Bei beiden Verfahren wurden Einstufungen von Berufen verlangt: bei berufstätigen Männern des eigenen Berufes, des Berufes des Vaters und des Großvaters (väterlicherseits) und bei verheirateten und verwitweten Frauen des Berufes des Mannes und ihres eigenen Vaters und Großvaters (väterlicherseits). Die Frage, wie zuverlässig *Fremdeinstufungen* von Berufen sind, wurde sorgfältig und mit positivem Ergebnis geprüft².

Das SSE-Instrument, das berufliches Prestige mißt, wurde unverändert auch für die Klassifizierung der Berufe der beiden *Vorgenerationen* verwandt. Dabei wird unterstellt, daß die Rangordnung von Berufen nach ihrem sozialen Ansehen heute im Prinzip ähnlich der im letzten Jahrhundert ist, besonders bei den vornehmlich traditionellen Berufen, mit denen das Instrument arbeitet. Bei der

außerordentlichen Stabilität von Prestige-Ordnungen von Berufen erscheint diese Annahme gerechtfertigt, zumal ja stets die relative Position der Berufe gemessen wird: Handwerksmeister wurden früher schon als „höherstehend“ angesehen als Handwerksgesellen, Facharbeiter wurden auch damals höher placiert als ungelernte Arbeiter usw.³

Bei der Messung von Berufs-Prestige ist der *subjektiven* Rangordnung unbedingt der Vorzug zu geben, da Prestige ja nur in der Vorstellung existiert. Überhaupt erscheint es sinnvoll, die verschiedenen Mobilitätsarten auch durch unterschiedlich konstruierte Verfahren zu erfassen⁴.

Die *Beantwortungs-* bzw. *Einstufungsquoten* waren bei beiden Instrumenten bemerkenswert hoch, selbst für die Großväter-Generationen⁵.

Das *Sample* der Untersuchung ist repräsentativ für die Wohnbevölkerung im Bundesgebiet und West-Berlin im Alter zwischen 16 und 65 Jahren ohne Gastarbeiter.

Es wurden in 7 Wellen insgesamt 25 200 Interviews vorgenommen. Für die eigentlichen Mobilitätstabellen bei Inter-Generationen-Mobilität wurden Befragte zwischen 16 und 24 Jahren ausgeschlossen, da in diesen Altersgruppen noch stark Personen vertreten sind, die in Ausbildung stehen bzw. ihre Berufskarrieren erst beginnen⁶. Auf diese Weise verringert sich das hier verwandte Sample auf 20 030 Personen.

Es handelt sich um eine Random-Stichprobe, die nach einem dreifach geschichteten, zufallsgesteuerten Verfahren gezogen wurde. Mit einer Zufallsauswahl von Adressen aus den Wählerlisten in nach Zufall ausgewählten Stimmbezirken wird eine der in den so bestimmten Zielhaushalten wohnenden Personen befragt. Die Ergebnisse wurden rechnerisch gewichtet zur Korrektur der leicht unterdurchschnittlichen Erreichbarkeit jüngerer und berufstätiger Personen.

I. Strukturelle Mobilität

In diesem Abschnitt behandeln wir die Mobilität zwischen Klassen und Ständen, so wie sie sich im Wechsel zwischen Berufskreisen zu erkennen gibt: zunächst die Veränderungen der Größe der Berufskreise, dann die Mobilitätsraten, die Mobilitätswege und die Mobilitätschancen.

Berufskreise nach Generationen

Tabelle 1 zeigt die Struktur der Berufskreise männlicher Erwerbstätiger in den letzten drei Generationen. Zugrunde liegen hier rund 11 000 Interviews; sie beziehen sich auf erwerbstätige Männer im Alter zwischen 25 und 65 Jahren.

Tabelle 1: Berufskreise nach Generationen

Berufskreis	Generation		
	Großvater %	Vater %	Sohn %
1. Freie Berufe	1,6	1,8	2,0
2. Beamte (Büro)	2,6	4,5	4,9
3. Beamte (andere)	5,9	6,8	5,9
4. Angestellte (Büro)	2,5	6,3	14,8
5. Angestellte (andere)	2,9	5,2	9,2
6. Selbständige	21,2	15,8	10,5
7. Bauern, Landwirte	24,1	13,8	5,5
8. Handwerker (nicht selbständige)	6,8	8,5	7,5
9. Facharbeiter	14,6	22,0	27,9
10. Andere Arbeiter	17,8	15,3	11,8
(N =)	6562	11467	11418

Die bekannten strukturellen Veränderungen in der Art der Berufstätigkeit werden klar erkennbar. Die wichtigsten sind die folgenden:

1. Scharfer Rückgang der Selbständigen in Handel und Gewerbe und der selbständigen Bauern von 45,3 % auf 16,0 %; also zahlenmäßiger Schwund der Bourgeoisie, besonders der Klein-Bourgeoisie. Gründe dafür sind Industrialisierung, Wirtschafts-Konzentration, Monopolisierung und Verstädterung.
2. Starke Zunahme der Angestellten, besonders der Büroangestellten, von 5,4 % auf 24,0 % als Ergebnis der Bürokratisierung.
3. Aufstieg der Facharbeiter zur größten Berufsgruppe, gleichzeitig Rückgang des Anteils der zumeist ungelernten „anderen“ Arbeiter und Landarbeiter, Wachsen der Arbeiterschaft insgesamt und Steigerung ihres Qualifikationsniveaus durch Industrialisierung und Urbanisierung.
4. Relative Stabilität von „ständisch“ orientierten Berufstätigen: Freien Berufen, Beamten und nicht-selbständigen Handwerkern.
5. Unter dem Klassengesichtspunkt betrachtet heißt das: Starke Zunahme des Anteils der ökonomisch Abhängigen (des Proletariats) von 53,1 % auf 82,0 %. Jedoch geringer Anteil – und geringe Zunahme – des Klassenbewußtseins. Als „Arbeiter“ bezeichnen sich nur 32,4 % bzw. 39,7 % der Erwerbstätigen.

Berufskreise nach Geburtszeitraum

Die Größe unseres Samples und der Umstand, daß wir nicht nur den Berufskreis des Vaters, sondern auch den des Großvaters (väterlicherseits) erfaßt haben, erlaubt eine Rückprojektion der Umfragedaten auf Geburtenzeiträume ⁷.

Tabelle 2 zeigt die schon bei der Zusammenfassung der Generationen erkennbaren Verläufe, nur viel ausgeprägter: der Anteil von Selbständigen und Bauern

Tabelle 2: Berufskreise nach Geburtszeitraum

Berufskreis	Geburtszeitraum									
	1830 %	1860 %	1870 %	1880 %	1890 %	1900 %	1910 %	1920 %	1930 %	1940 %
1. Freie Berufe	1,8	1,6	1,7	1,7	1,8	2,0	2,3	2,6	2,2	1,5
2. Beamte (Büro)	1,8	3,0	4,7	4,3	5,5	4,9	5,5	5,6	4,0	3,9
3. Beamte (andere)	4,4	7,3	8,0	7,1	8,2	6,3	6,4	6,7	6,3	6,0
4. Angestellte (Büro)	1,8	3,0	4,0	4,3	5,4	7,1	11,2	14,7	14,9	16,1
5. Angestellte (andere)	2,5	3,1	2,9	4,6	4,8	6,5	7,3	9,6	9,7	10,8
6. Selbständige	22,0	20,8	21,2	17,6	17,7	15,8	13,1	12,2	9,4	7,6
7. Bauern, Landwirte	28,0	21,6	16,2	15,6	15,3	14,1	6,7	5,3	5,1	3,7
8. Handwerker (n. selbst.)	5,5	7,6	7,2	7,5	8,2	7,9	8,2	6,9	6,7	9,8
9. Facharbeiter	14,2	14,7	16,6	20,2	18,3	21,4	25,1	24,1	30,0	32,2
10. Andere Arbeiter	18,0	17,3	17,5	17,1	14,8	14,0	14,2	12,3	11,7	8,4
(N =)	3388	2819	874	1834	2498	2393	5954	3826	4008	4097

schrumpft von 50 % des Geburtsjahrgangs 1830 auf 11,3 % für die 1940 Geborenen. Der Anteil der Facharbeiter steigt von 14,2 % auf 32,2 %. Büroangestellte wachsen von 1,8 % auf 16,1 %, Angestellte insgesamt von 4,3 % auf 26,9 %.

Die Daten aus den amtlichen Berufszählungen (die erste fand 1882 statt) wurden zusätzlich zum Vergleich mit den durch Umfragen erstellten Informationen herangezogen mit einem vorläufigen Ergebnis: Sie widersprechen *nicht* der Verwendbarkeit von Umfragedaten für Rückprojektionen, sondern bestätigen ihren Nutzen, was auch durch die Übereinstimmung der Trends der Ergebnisse nahegelegt wird ⁸.

Mobilitätsrate nach Generationen und Geburtszeitraum

Stabilität und Veränderungen des Klassenaufbaus werden durch Mobilitätsbewegungen hervorgerufen: Söhne treten in die Berufskreise ihrer Väter ein oder zu anderen Berufskreisen über, sie bleiben in der sozialen Klasse des Vaters oder wandern zu einer anderen.

Geringe Mobilitätsraten, also hohe Berufsvererbung und starke Selbstrekrutierung der Stände und Klassen stimmen mit der Vorstellung einer traditionell orientierten, vielleicht agrarischen Gesellschaft überein. Eine moderne, industrialisierte Gesellschaft, die gekennzeichnet wird durch eine sich rasch entwickelnde Technologie, durch stark wachsenden Bedarf an Arbeitskräften „moderner“ Bereiche und zunehmend häufigen Wechsel von Wohnort und Arbeitsplatz,

sollte, so könnte man meinen, auch steigende soziale Mobilität aufweisen. Man könnte auch denken, daß moderne Gesellschaften generell freier, liberaler und weniger starr sind in ihrer Kontrolle des Zugangs zu Arbeitsplätzen als traditionelle und daß Demokratisierung und Abbau von Bildungs- und Berufsbarrieren mobilitätsfördernd wirken. Anders ausgedrückt: eine moderne Gesellschaft sei eine mobile.

Die Frage ist natürlich, ob dies der Realität entspricht, oder ob wir es hier nur mit einer anderen Version systemkonformer Ideologien zu tun haben, wie der These von der sozialen Gleichheit aller Menschen, der Nicht-Existenz von sozialen Klassen in der Industriegesellschaft oder wenigstens des Abbaus des Klassen Gegensatzes, der entscheidenden Rolle des Leistungsprinzips, der prinzipiellen Erreichbarkeit aller sozialen Positionen durch jedermann, usw.

Zunächst wurden für den Wechsel von 2 Generationen die prozentualen Anteile von Stablen und Mobilen bei der Wanderung zwischen 10 Berufskreisen erfaßt. Das Ergebnis zeigt *Tabelle 3*:

Tabelle 3: Inter-Generationsmobilität für die beiden Generationswechsel

Mobilität zwischen 10 Berufskreisen	Generation	
	Großvater/ Vater %	Vater/ Sohn %
Stabile	42,7	32,9
Mobile	57,3	67,1
(N =)	6562	11356

Danach ist der Anteil der Mobilen von 57,3 % auf 67,1 % in einer Generation angestiegen; das ist eine Steigerung der Mobilitätsrate um knapp 10 %. Heute stammen etwa $\frac{2}{3}$ aller männlichen Berufstätigen von Vätern, die in anderen Berufskreisen tätig waren (oder sind).

Daraus jedoch die optimistische Folgerung zu ziehen, die Mobilitätsraten seien kontinuierlich angestiegen, oder gar, sie würden sich gewissermaßen automatisch weiter erhöhen, ist falsch. Die Rückprojektion läßt es zu, die Mobilitätsraten für jeweils die Personen zu bestimmen, die den einzelnen Geburtszeiträumen zugehören. Diese Berechnung erbringt folgendes (*Tabelle 4*).

Dies ist ein völlig anderes Bild! Die Mobilitätsrate ist danach zwar zwischen den Geburtsjahrgängen 1830 und 1870 angestiegen, sie ist aber seither, nämlich mit Ende der ersten Welle der Industrialisierung, praktisch stabil geblieben. Die Mobilitätsraten haben sich wenigstens 50 Jahre lang nicht geändert.

Tabelle 4 Inter-Generationsmobilität nach Geburtszeitraum des Vaters

Mobilität der Söhne zwischen 10 Berufskreisen	Geburtszeitraum des Vaters							
	1830	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920
	%	%	%	%	%	%	%	%
Stabile	45,3	40,1	34,8	33,5	33,2	32,0	32,2	40,8
Mobile	54,7	59,9	65,5	66,5	66,8	68,0	67,8	59,2
(N =)	3374	2738	514	1082	1666	1398	1110	186

Wir können die Daten zu größeren Einheiten zusammenfassen und erhalten damit folgende Übersicht (Tabelle 5):

Tabelle 5: Inter-Generationsmobilität nach Geburtszeitraum des Vaters (zusammengefaßt)

Mobilität der Söhne zwischen 10 Berufskreisen	Geburtszeitraum des Vaters		
	1830—1860	1870—1890	1900—1920
	%	%	%
Stabile	43,0	33,5	32,1
Mobile	57,0	66,5	67,9
(N =)	6112	3262	2694

Kennzeichnend ist die gleichbleibende Höhe der Mobilitätsraten seit dem Geburtsjahrgang 1870. Daraus folgt:

1. Selbst rapide technologische Entwicklung und alle mit durchgreifender Industrialisierung verbundenen Änderungen waren durch eine gleichbleibende Mobilitätsrate zu bewältigen. Einen „Sachzwang“ zur Erhöhung der Mobilität scheint es nicht gegeben zu haben.
2. Wenn man der Demokratisierung und dem Abbau von diskriminierenden Schranken im Bildungs- und Berufsbereich einen mobilitätsfördernden Effekt zuschreibt, so haben sie entweder nicht stattgefunden oder sie sind ohne Wirkung geblieben.
3. Unterstellt man, daß sich Änderungen in den Klassenverhältnissen auch auf die Mobilitätsraten auswirken, so ist zu schließen, daß solche Veränderungen nicht eingetreten sind.

Daten für Generationen oder Geburtszeiträume?

Die Gegenüberstellung der Tabellen 3–5 im vorigen Abschnitt macht deutlich, daß eine Aufteilung der Daten nur nach Generationen irreführend sein

kannte Aus den Generations-Mobilitätsraten abzuleiten, die Mobilität erhöhe sich kontinuierlich oder weiterhin, weil die Söhne höhere Mobilitätsraten haben als die Vorgeneration, wäre falsch. Steigende Mobilität kommt in den Generations-Daten dadurch zustande, daß die älteren Angehörigen der Vorgeneration weniger mobil sind, was die Mobilitätsrate der ganzen Vorgeneration drückt. Wenn man solche Daten nach Generationen gliedert, faßt man Personen sehr verschiedenen Alters zusammen: im Extremfall „Großväter“ mit Geburtsjahren im 20. Jahrhundert und andere, die schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts (!) geboren wurden („alte“ Großväter von älteren Befragten). Eine solche Gliederung des Materials ist soziologisch natürlich wenig sinnvoll.

Deswegen sollte die Generations-Betrachtung bei Mobilitätsuntersuchungen nach Möglichkeit durch die Kohorten-Betrachtung ersetzt werden, besonders, wenn man auch Großväter einbezieht (*Elisabeth Pfeil* [20], *Glass* [6], S. 201). Wir bleiben deswegen im folgenden bei der Aufteilung der Daten nach Geburtszeiträumen, sofern nicht aus Vergleichsgründen auf Generationen zurückgegriffen werden muß.

Mobilitätswege nach Geburtszeitraum

Da im Zuge der Industrialisierung und der technologischen Veränderung der Produktionsmittel neue Arbeitspositionen geschaffen und besetzt werden müssen, während andere überflüssig werden, so stellt sich die Frage, nach welchen Regeln dies erfolgt. Wie sind die Chancen des Zugangs zu den einzelnen Berufskreisen, und wie verändern sie sich?

In den *Tabellen 6 bis 3* ist für drei Geburtszeiträume angegeben, wie sich die Söhne von Vätern bestimmter Berufskreise auf die Berufskreise der Folgegeneration verteilen (Ausgangsprozente). Die Tabellen – im Vergleich miteinander betrachtet – ergeben das folgende:

1. Am leichtesten ist es für Söhne immer, einen Beruf im Berufskreis des Vaters zu ergreifen. In der ersten Matrix (Geburtszeitraum 1830 bis 1860) bleiben meist zwischen 40 % und 50 % der Söhne stabil, in den folgenden Geburtszeiträumen meist zwischen 30 % und 40 %. Stabilität existiert in allen Berufskreisen, wenn auch unterschiedlich stark.

2. Bringt man die Berufskreise in die Reihenfolge wie in den Tabellen, so zeigt sich, daß die Chancen, zu den dann „benachbarten“ Berufskreisen überzugehen, überdurchschnittlich hoch sind. Die jeweils 2 Gruppen von Beamten, Angestellten und Arbeitern wechseln stark zwischen sich.

3. Beide Tendenzen – hohe Selbstrekrutierung und Bevorzugung „benachbarter“ Berufskreise – fördern die Stabilität der Gesellschaftsordnung.

4. Die Veränderung der Größe der Berufskreise geschieht mehr oder weniger

Tabelle 6: Mobilität zwischen dem Berufskreis des Vaters, Geburtszeitraum 1830—1860, zum Berufskreis des Sohnes, Ausgangs-°/o

Berufskreis Vater	Berufskreis Sohn										
geb. 1830—1860	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1. Freie Berufe	36,0	5,8	5,8	11,6	4,9	17,5	3,9	1,9	6,8	5,8	100,0
2. Beamte (Büro)	9,1	29,6	9,8	11,9	7,7	16,2	0,6	3,4	11,2	0,5	100,0
3. Beamte (andere)	4,8	16,5	27,5	11,0	5,7	13,6	1,1	5,9	11,1	2,8	100,0
4. Angestellte (Büro)	4,2	12,5	7,6	41,0	10,4	12,5	0,7	2,8	7,6	0,7	100,0
5. Angestellte (andere)	1,2	6,5	9,5	16,1	23,9	19,0	1,8	4,2	10,1	7,7	100,0
6. Selbständige	2,4	6,1	6,1	9,0	6,2	45,7	2,6	5,2	11,4	5,3	100,0
7. Bauern, Landwirte	1,0	1,9	5,3	2,7	3,3	11,4	44,3	5,6	14,1	10,4	100,0
8. Handwerker (n. selbst.)	0,7	4,0	5,8	4,8	5,5	11,8	2,5	38,2	14,1	12,6	100,0
9. Facharbeiter	1,0	2,7	5,4	8,6	6,1	9,1	2,5	4,1	52,3	8,1	100,0
10. Andere Arbeiter	0,5	1,1	4,0	4,0	4,6	5,0	2,1	7,1	28,8	42,8	100,0
Total	2,3	4,8	6,9	7,5	5,7	17,9	12,8	7,5	20,9	13,8	100,0

(N = 6112)

Tabelle 7: Mobilität zwischen dem Berufskreis des Vaters, Geburtszeitraum 1870—1890, zum Berufskreis des Sohnes, Ausgangs-°/o

Berufskreis Vater	Berufskreis Sohn										
geb. 1870—1890	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1. Freie Berufe	24,2	13,8	3,4	24,1	6,9	10,4	1,7	3,4	8,7	3,4	100,0
2. Beamte (Büro)	4,3	19,8	11,8	28,4	15,4	8,6	0,6	1,2	7,4	2,5	100,0
3. Beamte (andere)	4,9	15,3	21,1	23,3	10,8	7,2	—	2,2	14,8	0,4	100,0
4. Angestellte (Büro)	5,3	12,7	9,3	35,4	8,0	11,3	2,0	2,0	11,3	2,7	100,0
5. Angestellte (andere)	0,7	10,7	2,9	20,0	23,6	12,1	0,7	5,7	16,5	7,1	100,0
6. Selbständige	3,3	7,4	5,0	13,9	11,8	33,8	1,3	5,0	13,6	4,9	100,0
7. Bauern, Landwirte	0,7	5,4	2,4	7,4	4,4	10,0	30,3	5,2	17,1	17,1	100,0
8. Handwerker (n. selbst.)	1,1	5,5	5,0	11,3	11,0	11,4	0,3	28,6	19,6	6,2	100,0
9. Facharbeiter	0,3	4,5	4,5	11,7	8,0	5,8	0,6	4,6	48,8	11,2	100,0
10. Andere Arbeiter	—	2,0	4,0	8,1	5,3	4,0	1,2	7,3	34,6	33,5	100,0
Total	2,1	7,1	5,9	14,1	9,1	12,7	5,4	6,7	24,5	12,4	100,0

(N = 3262)

Tabelle 8: Mobilität zwischen dem Berufskreis des Vaters, Geburtszeitraum 1900—1920, zum Berufskreis des Sohnes, Ausgangs-%

Berufskreis Vater geb. 1900—1920	Berufskreis Sohn										Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1. Freie Berufe	25,0	4,2	6,2	22,9	16,7	6,2	2,1	2,1	10,4	4,2	100,0
2. Beamte (Büro)	2,9	14,5	12,3	35,6	12,3	6,6	0,7	1,4	12,3	1,4	100,0
3. Beamte (andere)	2,2	9,7	18,4	22,2	13,5	5,9	—	6,5	16,2	5,4	100,0
4. Angestellte (Büro)	2,6	5,2	5,6	37,1	15,5	8,6	—	5,6	15,1	4,7	100,0
5. Angestellte (andere)	2,1	4,7	6,8	21,8	23,9	10,6	—	3,1	24,9	2,1	100,0
6. Selbständige	3,0	4,6	6,8	14,0	12,4	24,3	1,7	7,8	20,6	4,8	100,0
7. Bauern, Landwirte	1,5	2,6	5,6	7,9	6,0	7,1	23,5	7,5	27,3	11,0	100,0
8. Handwerker (n. selbst.)	1,2	2,0	5,2	8,9	7,6	5,2	—	30,3	33,6	6,0	100,0
9. Facharbeiter	0,6	1,2	3,0	12,8	9,6	3,5	0,6	4,5	56,3	7,0	100,0
10. Andere Arbeiter	0,2	2,9	3,4	7,6	7,1	5,8	1,0	6,8	42,8	22,4	100,0
Total	2,0	4,2	6,2	16,0	11,2	8,7	2,9	7,9	32,8	8,1	100,0

(N = 2694)

nach demselben Prinzip: wachsende Berufskreise rekrutieren sich überwiegend aus „benachbarten“ Berufskreisen; Söhne aus rückläufigen Berufskreisen gehen eher zu „näheren“ als zu entfernten.

5. Dabei konzentriert sich die Mobilität auf die beiden wachsenden Berufskreise: die Büroangestellten und die Facharbeiter. Wenn man in den *Tabellen 6 bis 8* alle Werte markiert, die beispielsweise 20 % überschreiten, bei denen also mehr als 20 % der Söhne aus einem Vater-Berufskreis zu einem bestimmten Sohn-Berufskreis gehen, so sind die Veränderungen klar ersichtlich. In *Tabelle 6* liegen die hohen Werte fast alle in der Diagonalen (sie entspricht der Selbstrekrutierung). Nur die Wanderung von ungelernten Arbeitern zu Facharbeitern setzt bereits ein – der wichtigste Mobilitätsweg in der Arbeiterschaft. In den folgenden Geburtszeiträumen erhalten Büroangestellte und Facharbeiter auch von Söhnen anderer Herkunft wesentlichen Zustrom. Über 20 % der Söhne von Vätern mit freien Berufen, Angestellten und Beamten wurden Büroangestellte. Dagegen wurden Facharbeiter – außer Söhnen von Facharbeitern selbst und anderen Arbeitern – besonders die Söhne von Handwerkern, Bauern und Selbständigen.

6. Die Konzentration der Mobilität auf diese beiden Berufsbereiche hat die Tendenz zur *Polarisierung* der Gesellschaft zur Folge, die Spaltung in die Gruppen „Büroangestellte“ einerseits und „Facharbeiter“ andererseits mit den ihnen

benachbarten Berufen. Die Mobilitätsbewegungen innerhalb dieser Bereiche werden stärker, die zwischen ihnen aber geringer, was die Möglichkeit der *Ver-ringerung* der Intergenerationen-Mobilitätsrate für die gesamte Gesellschaft in sich birgt. Damit könnte das Gesellschaftssystem wieder starrer werden.

Dies zeigt sich besonders deutlich bei einer Zusammenfassung der „benachbarten“ Berufskreise, wodurch die Stabilitäten – besonders bei den Angestellten und Beamten – deutlich steigen. In der folgenden *Tabelle 9* sind die Stabilitäten der drei Geburtszeiträume für 6 Berufskreise neu errechnet. Bei Beamten und Angestellten sind stabile bis steigende, bei den Facharbeitern und Handwerkern klar steigende Stabilitäten zu beobachten.

Tabelle 9: Stabilität: Vater (nach Geburtszeitraum) zu Sohn, in v. H.

Berufskreis	Geburtszeitraum		
	1830—1860	1870—1899	1900—1920
1. Freie Berufe	36,0	24,2	25,0
2. Beamte und Angestellte	61,4	67,7	64,0
3. Selbständige	45,7	33,7	24,3
4. Bauern, Landwirte	44,3	30,3	23,4
5. Facharbeiter und Handwerker	55,2	51,9	61,9
6. Andere Arbeiter	42,8	33,5	22,4
(N =)	6112	3262	2694

7. Von dieser Tendenz zur Polarisierung müssen die Herrschaftsverhältnisse selbst aber zunächst nicht berührt werden; der zahlenmäßige Rückgang der Bourgeoisie ist ja ein Rückgang der Klein-, nicht der Groß-Bourgeoisie.

Mobilitätschancen nach Geburtszeitraum

Die Wahrscheinlichkeit, die für einen „Sohn“ besteht, in einem bestimmten Berufskreis tätig zu werden, wird seit *Natalie Rogoff* (12) und *Glass* (6) durch einen Index ausgedrückt, der die tatsächliche Besetzung eines Feldes in einer Matrix zu der statistisch erwarteten in Beziehung setzt („Assoziations-Index“). Der Index ist nicht ohne Problematik, gleichwohl ist er eine nützliche Hilfe bei der Analyse von Mobilitätsdaten. (Siehe zum Methodischen auch *Bolte* [2], S. 152; *Blau und Duncan* [1]; *Renate Mayntz* [16]; *R. Stäglin* [23].)

Dazu wurde zunächst eine Mobilitäts-Matrix erstellt. Dann wurde für jeden Vater-Berufskreis ausgerechnet, wie sich die Söhne prozentual auf die Berufskreise verteilen. Diese %-Werte wurden in Vergleich gesetzt zur Verteilung aller Söhne auf die Berufskreise. Der Quotient zwischen beiden %-Werten ist der Assoziations-Index. (Bei *Glass* wird der Ausdruck nur bei den

Diagonal-Werten verwandt, die übrigen werden als „Dissoziations-Indizes“ bezeichnet.) Der Index gibt an, wievielmals mehr ein Feld belegt ist, als wahrscheinlich wäre, wenn die Besetzung nur vom Zufall (im statistischen Sinne) abhinge. In letzterem Fall ergibt sich ein Assoziations-Index von 1,0.

Soziologisch bedeutet ein Assoziations-Index von 1,0, daß die betreffende Gruppe „normal“ zugänglich ist; das heißt, daß der Zugang allein von ihrer Größe, nicht von anderen fördernden oder hemmenden Faktoren bestimmt wird. In diesem Fall besteht Gleichheit der Zugangschancen für alle. In dem Maße, in dem der Assoziations-Index 1,0 nach oben oder unten abweicht, wird er zu einem *Diskriminierungs-Index*. Er gibt dann an, in welchem Umfang ein Berufskreis „offen“ oder „geschlossen“ ist für Söhne, die aus verschiedenen Väter-Berufskreisen kommen.

Die Errechnung der Assoziations-Indizes für 3 Geburtszeiträume ergibt Matrizen, von denen wir im folgenden die Werte aus den Diagonalen angeben, also (die Chancen, die Söhne von Angehörigen bestimmter Berufskreise haben, wieder im Berufskreis des Vaters zu arbeiten. Geordnet nach der Höhe der Assoziations-Indizes ergibt das (*Tabelle 10*):

Tabelle 10: Assoziations-Index: Vater, nach Geburtszeitraum, zu Sohn

Berufskreis	Geburtszeitraum		
	1830—1860 Ass.-Index	1870—1900 Ass.-Index	1900—1920 Ass.-Index
1. Freie Berufe	15,6	11,5	12,5
2. Bauern, Landwirte	3,5	5,6	8,1
3. Handwerker (n. selbst.)	5,1	4,3	3,8
4. Beamte (Büro)	6,2	2,8	3,5
5. Beamte (andere)	4,0	3,6	3,0
6. Selbständige	2,6	2,7	2,8
7. Andere Arbeiter	3,1	2,7	2,8
8. Angestellte (Büro)	5,5	2,5	2,3
9. Angestellte (andere)	4,2	2,6	2,1
10. Facharbeiter	2,5	2,0	1,7
N =	6112	3262	2694

Daraus folgt:

1. In jedem Fall sind die Chancen eines Sohnes, in demselben Berufskreis wie sein Vater zu arbeiten, höher, als es der Wahrscheinlichkeit bei Chancengleichheit entspricht, in manchem Falle sehr bedeutend höher.

2. Am meisten „geschlossen“ für andere, am stärksten diskriminierend sind Berufskreise, die a) ständisch orientiert sind, b) bei denen die Zugehörigkeit von Vererbung von Besitz abhängt und c) die formelle Bildung von überdurch-

schnittlicher Qualifikation erfordern, besonders langwierige, teure und früh zu beginnende. Die restriktivste Berufsgruppe sind aus unserer Einstellung die Freien Berufe (mit Bildungsbarrieren und Vererbung etwa einer Praxis), die ihren Söhnen eine über 10fache Chance geben, wieder in denselben Berufskreis einzutreten, und an zweiter Stelle die Bauern und Landwirte. Auch die „ständischen“ Handwerker und Beamten haben überdurchschnittliche Diskriminierungsraten.

3. Am meisten „offen“, am wenigsten den Zugang kontrollierend, am wenigsten diskriminierend sind die „modernen“ Berufskreise der Angestellten und der Facharbeiter.

4. Nur in einigen Fällen sinken die Diskriminierungsraten – etwa bei den Angestellten und Arbeitern. In anderen Fällen steigen sie: bei Bauern und Landwirten und in der letzten Generation wieder bei den Freien Berufen und Beamten. In anderen Fällen bleiben sie stabil. Von einem Abbau der Klassenschranken kann offensichtlich nicht die Rede sein.

5. Wieder ist nachzutragen, daß die hier nicht erfaßte Großbourgeoisie wahrscheinlich Diskriminierungsraten hat, die mindestens bei denen der Freien Berufe, wahrscheinlich aber noch höher liegen.

II. Vergleich der Struktur-Mobilität Bundesrepublik und USA

Mobilitätsdaten gewinnen informativen Wert, wenn sie mit früheren Daten aus derselben Gesellschaft oder mit anderen Nationen verglichen werden. Hier soll die Klassen-Mobilität der Bundesrepublik der in den USA gegenübergestellt werden.

Zu Vergleichen dieser Art sind sehr genaue Daten nötig, da man sonst leicht zu falschen Schlußfolgerungen kommt. Die meisten internationalen Vergleiche von Mobilitätsraten sind schon deshalb dubios, weil die Samples schlecht ausgewählt und im allgemeinen zu klein sind. Im Falle der USA können wir aber auf sehr gute Daten zurückgreifen, nämlich auf die von *Blau* und *Duncan* erhobenen, die auf einem Sample von 20 700 Männern im Alter von 20 bis 65 Jahren beruhen, allerdings auf Generationsbasis und nur für eine Generation. Die entsprechenden deutschen Daten umfassen rund 11 000 Interviews⁹.

Berufskreise nach Generationen in der Bundesrepublik und in den USA

Zum besseren Vergleich der Berufskreise wurden die deutschen Daten von 10 Gruppen und die amerikanischen von 17 Gruppen zu jeweils 6 Gruppen zusammengefaßt. *Tabelle 11* gibt die Daten.

Tabelle 11: BRD und USA: Berufskreise nach Generationen

Berufskreis	BRD		USA		Berufskreis
	Vater %	Sohn %	Vater %	Sohn %	
Freie Berufe	1,8	2,0	1,4	1,5	Professionals, Self-Employed
Beamte (Büro)	22,8	34,8	14,6	31,1	Professionals, Salaried Managers, Salesmen, Retail Salesmen, Other Clerical
Beamte (andere)					
Angestellte (Büro)					
Angestellte (andere)					
Selbständige	15,8	10,5	7,8	7,6	Proprietors
Bauern, Landwirte	13,8	5,5	28,2	5,6	Farmers
Handwerker (n. selbst.)	30,5	35,4	34,0	39,6	Craftsmen, Manufacturing Craftsmen, Construction Craftsmen, Other Operatives, Mfg. Operatives, Other
Facharbeiter					
Andere Arbeiter	15,3	11,8	14,0	14,6	Operatives, Service Laborers, Mfg. Laborers, Other Farm Laborers
(N =)	11 467	11 414	ca. 16 900	ca. 17 100	

Bei der Unsicherheit, die solchen Zurechnungen innewohnt, muß die Ähnlichkeit der Berufskreisstrukturen in beiden Gesellschaften überraschen. Die Klein-Bourgeoisie ist in den USA etwas größer als in der Bundesrepublik, der Anteil der Selbständigen ist niedriger, die Bauern haben in der letzten Generation drastischer abgenommen. Der Anteil qualifizierter Arbeiter ist etwas höher und gleichfalls steigend wie – besonders stark – der Anteil an Angestellten.

(Mobilitätsraten in der Bundesrepublik und USA)

Basierend auf diesen 6 Berufskreisen wurden die Mobilitätsraten für die Bundesrepublik umgerechnet, für die USA neu errechnet. Die auf 6 Berufskreise bezogenen Mobilitätsraten für die Vorgeneration in der Bundesrepublik sind zum Vergleich mit aufgeführt (Tabelle 12).

Tabelle 12: Inter-Generationsmobilitätsraten für die BRD und die USA

Mobilität zwischen 6 Berufskreisen	Bundesrepublik Großvater/Vater %	Bundesrepublik Vater/Sohn %	USA Vater/Sohn %
Mobile	51,0	55,4	64,3
Stabile	49,0	44,6	35,7
(N =)	6562	11 356	ca. 15 700

Die Werte für die Bundesrepublik sind bei 6 Berufskreisen natürlich niedriger, als wenn man 10 Berufskreise zugrunde legt: nur noch 51 % bzw. 55,3 % sind zwischen diesen Gruppen mobil. Der amerikanische Wert ist höher: knapp 9 % mehr berufstätige Männer als in der Bundesrepublik haben einen anderen Berufskreis als den ihres Vaters.

Über den Trend der Mobilitätsraten können wir, da Vergleichszahlen für die Vorgeneration nicht vorliegen, nichts aussagen: die Rückrechnung von Kahl (10) deutet auf Stabilität, auf eine ähnliche Situation wie in der Bundesrepublik¹⁰.

Sind 64 % Berufskreis-Mobilität oder 9 % Mobilität mehr als in Deutschland hoch? Rechtfertigt das die These, die USA seien ein besonders mobilitätsfreudiges – oder mobilitätsfreundliches – Land? Daß es mehr Mobilitätschancen gäbe, vielleicht sogar eher „unbegrenzte“ Möglichkeiten als etwa in Europa?

Solche Thesen sind eigentlich nicht durch Zahlen zu begründen, wie wir sie hier gefunden haben, zumal (die amerikanische „Mobilitäts-Ideologie“ sicher nicht ohne Einfluß auf Umfrageergebnisse bleiben kann: jeder tatsächliche Wechsel wird zuverlässiger registriert als ein Nicht-Wechsel; wenn ein Fehler in der Berichterstattung gemacht wird, dann eher zugunsten der Ideologie als gegen sie. Die Mobilitätsrate ist also in den USA eher überbetont, in Deutschland im Sinne der eher Beständigkeit betonenden Ideologie eher niedriger als in den USA.

Richtiger ist also wohl die Aussage: Es gibt keine wesentlichen Unterschiede in der Mobilität zwischen den USA und der Bundesrepublik in der letzten Generation. Gleichwohl ist die Mobilitätsrate in den USA etwas höher.

Mobilitätschancen in der Bundesrepublik und den USA

Die deutschen und die amerikanischen Rohdaten wurden zu Matrizen mit den Assoziations-Indizes umgerechnet, entsprechend den früher beschriebenen Verfahren, jetzt aber wieder bezogen auf 6 Berufskreise. Aus diesen Matrizen geben wir hier die Index-Zahlen für den jeweils eigenen Berufskreis:

Tabelle 13: Assoziations-Indizes zwischen Großvater/Vater bzw. Vater/Sohn für die BRD und die USA

Berufskreis	Bundesrepublik Großvater/Vater Ass.-Index	Bundesrepublik Vater/Sohn Ass.-Index	USA Vater/Sohn Ass.-Index
1. Freie Berufe	15,9	10,1	10,9
2. Bauern, Landwirte	3,6	5,8	3,0
3. Selbständige	2,6	2,7	2,2
4. Andere Arbeiter	3,1	2,6	1,7
5. Beamte, Angestellte	2,4	1,8	1,9
6. Facharbeiter, Handwerker	1,9	1,5	1,2
(N =)	6562	11 356	ca. 15 700

Die Reihenfolge der Diskriminierung oder der Verbindung der Mobilitätschancen von Angehörigen anderer Berufskreise – ausgedrückt hier durch die Höhe der Bevorzugung der Söhne der eigenen Berufskreise – ist in beiden Ländern nahezu identisch.

An der Spitze der Diskriminierung, der Traditionalität, der „Geschlossenheit“, des Ständischen oder Reaktionären stehen erneut die Freien Berufe (die Großbourgeoisie ist wiederum ausgeschlossen). Die zweite Stelle nehmen Bauern und Landwirte ein. Die relativ offensten, am wenigsten „ständischen“ Berufsgruppen sind auch in den USA qualifizierte Arbeiter, gefolgt von anderen Arbeitern und von Beamten und Angestellten. Die Selbständigen haben eine Mittelposition.

Die Mobilitätsraten sind in den USA höher als in der Bundesrepublik; aber der Zugang zu den einzelnen Berufskreisen für Außenstehende ist relativ etwa gleichermaßen erschwert wie hier. Meist liegen die „Diskriminierungsraten“ bemerkenswert nahe bei den deutschen, nur die Bauern sind auf dem Niveau der deutschen Bauern der Vorgeneration, und die unqualifizierten „anderen“ Arbeiter stehen den Facharbeitern näher als in Deutschland – bei geringerem Anteil der Landarbeiter an der Arbeitskraft in den USA.

III. Prestige-Mobilität

Während Struktur-Mobilität, wie erörtert, eigentlich Mobilität innerhalb verschiedener *Macht*-Bereiche ist, so ist die Prestige-Mobilität in reiner Form die Veränderung einer Position im *Bewertungs*- und damit im *Belohnungs*-System der Gesellschaft. „Höher“ oder „tiefer“ zu stehen in der Gesellschaftshierarchie, ist ein der Berufsposition zugeschriebener, nicht ein dem Beruf objektiv eigener Wert. So wird in diesem Abschnitt nicht die Frage zu stellen sein: auf welche

Weise und mit welchen Chancen für den einzelnen das im Laufe der industriellen Revolution stark veränderte Angebot von Arbeitsplätzen besetzt wurde und wie weit dies im Rahmen der bestehenden Herrschaftsverhältnisse möglich war, sondern: was hatte die Gesellschaft in dieser Zeit an gewissermaßen öffentlich ausgelobten Prestige-Belohnungen – vielleicht nebenbei oder auch als „Anreiz“ für die Besetzung von Positionen, wie die funktionale Theorie vermutet – zu bieten? Was hat sich in dieser Hinsicht im Laufe der letzten 100 Jahre verändert? Die Antwort vorweggenommen: nichts, oder doch fast nichts.

Soziale Schichten nach Geburtszeitraum

Für diesen Teil der Untersuchung standen Repräsentativ-Interviews mit ca. 19 500 Personen zur Verfügung. Eine Rückprojektion der Prestige-Positionen der Vorfahren der Befragten ergibt das in *Tabelle 14* dargestellte Bild.

Tabelle 14: Soziale Schichten nach Geburtszeitraum

Soziale Schicht	Geburtszeitraum									
	1830 %	1860 %	1870 %	1880 %	1890 %	1900 %	1910 %	1920 %	1930 %	1940 %
O, OM	4,4	5,9	7,8	6,3	5,2	6,4	7,5	8,3	6,6	5,7
MM	8,6	8,1	7,4	9,4	11,3	10,1	11,1	12,6	12,3	11,6
UM	37,8	37,5	39,7	37,8	38,0	37,5	37,1	38,4	38,6	39,4
OU	28,9	28,7	26,0	27,1	28,0	27,9	28,0	27,4	30,6	32,2
UU	17,3	17,7	17,1	16,8	15,4	15,7	14,1	11,7	10,6	10,1
SV	3,0	2,1	2,0	2,6	2,1	2,4	2,2	1,6	1,3	1,0
(N =)	4836	4205	1166	2371	3305	3179	8293	5263	5500	5621

Das Schicht- bzw. Prestige- oder Belohnungs-System ist durch außerordentliche Stabilität gekennzeichnet. Fast alle Schichten sind zu Ende des hier erfaßten Zeitraums fast ebenso groß wie am Anfang vor über 100 Jahren. Lediglich die Untere Unterschicht (UU) – in der Masse ungelernte Arbeiter – nimmt von 17,3 % auf 10,1 % ab. Der Grund liegt in der Berufskreis-Mobilität von unqualifizierten zu Facharbeitern. Für die gesamte Bevölkerung wirkt sich die Veränderung jedoch kaum aus, da die so entstandene „Lücke“ durch Gastarbeiter gefüllt wurde. Rechnet man Gastarbeiter zur deutschen Bevölkerung, in deren Prestige-System sie ja zweifellos gehören (und zwar nach unten), so würde sich der Anteil an „Sozial Verachteten“ (SV) – vornehmlich Hilfs- und Gelegenheitsarbeitern – auf wahrscheinlich 3 % und der der Unteren Unterschicht (UU) auf ca. 13 % bis 14 % erhöhen ¹¹.

Was bleibt, ist ein Rückgang der Unterschicht-Positionen bei der deutschen Bevölkerung von ca. 49 % auf ca. 43 %, der für die Gesellschaft insgesamt nahezu durch Gastarbeiter ausgeglichen wird.

Mobilitätsrate nach Geburtszeitraum: Wie bei den Berufskreisen wurden die Stabilitäts- bzw. Mobilitätsraten für Geburtszeiträume berechnet. Erstmals können die Mobilen hier in „Aufsteiger“ bzw. „Absteiger“ eingeteilt werden, was nur bei Bezug auf eine als vertikal vorgestellte Achse sinnvoll ist: „Aufstieg“ bedeutet die Erhöhung der subjektiv zugeschriebenen Position; „Abstieg“ dementsprechend den Übergang zu einer niedrigeren als der der Ausgangslage. Die Ergebnisse bringt *Tabelle 15*:

Tabelle 15: Mobilitätsrate nach Geburtszeitraum

Mobilität Vater/Sohn zwischen 6 sozialen Schichten	Geburtszeitraum Vater							
	1830	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920
	%	%	%	%	%	%	%	%
Aufsteiger	27,8	30,0	33,7	33,4	35,1	34,7	32,3	27,6
Absteiger	17,2	18,7	22,8	23,3	19,9	21,0	24,8	26,9
Mobile	45,0	48,7	56,5	56,7	55,0	55,7	57,1	54,5
Stabile	55,0	51,3	43,5	43,3	45,0	44,3	42,9	45,5
(N =)	4768	4092	780	1546	2401	2064	1610	257

Der Anteil der Mobilen erhöht sich bis zum Geburtsjahrgang 1870 – er bleibt dann stabil bei ca. 55 %–57 % bis zum letzten voll erfaßbaren Vater-Geburtsjahrgang 1910. Auch der Aufsteiger-Prozentsatz steigt bis zum Jahrgang 1870: dann bleibt er bei 32 %–35 %. Der Absteiger-Prozentsatz schwankt seither zwischen knapp 20 % und 23 %.

Das Verhältnis der Aufsteiger zu den Absteigern ist bei 1,4–1,7 seit Beginn der Übersicht konstant bis auf die letzten Väter-Jahrgänge, deren Söhne ihre Karrieren noch nicht abgeschlossen haben und deswegen überdurchschnittlich als „Absteiger“ erscheinen. Dies wird sich ausgleichen. Der Aufstiegs-Saldo ist zwar konstant, aber gering. Außer durch die berufliche Fachausbildung von Angehörigen der untersten sozialen Schichten der deutschen Bevölkerung haben sich die zur Verfügung stehenden Positionen der einzelnen Prestige- und Belohnungsebenen nicht verändert.

In der folgenden *Tabelle 16* sind die Daten zu zeitlich größeren Einheiten zusammengefaßt. (Die Söhne von Vätern, die zwischen 1830 und 1860 geboren wurden, sind weniger mobil als die der folgenden Vätergeneration. Ab Geburtszeit-

Tabelle 16: Mobilitätsrate nach Geburtszeitraum des Vaters (zusammengefaßt)

Mobilität Vater/Sohn zwischen 6 sozialen Schichten	Geburtszeitraum Vater		
	1830—1860 %	1870—1890 %	1900—1920 %
Aufsteiger	28,8	34,3	33,2
Absteiger	17,9	21,5	23,0
Mobile	46,7	55,8	56,2
Stabile	53,3	44,2	43,8
(N =)	8860	4727	3938

raum 1870 bleibt die Mobilitätsrate der Söhne jedoch für mindestens 50 Jahre konstant. Beobachtet man die Wanderungen zwischen 6 sozialen Schichten, so liegt sie bei 55 %—56 %. Rund $\frac{2}{3}$ der Mobilen steigen auf und $\frac{1}{3}$ steigt ab.

Alles zusammengenommen ist die Situation im Prestige-Belohnungs-Bereich, sowohl was die Anzahl der verfügbaren Stellen als auch was die Mobilität bzw. Stabilität im allgemeinen und die Auf- bzw. Abstiegchancen im besonderen betrifft, im wesentlichen unverändert seit dem Geburtsjahrgang 1870 – und nur geringfügig verändert gegenüber früher.

Prestige-Mobilität und subjektives Empfinden: Die durch das SSE-Instrument gemessene Prestige-Differenzierung zwischen dem eigenen Beruf und dem des Vaters stimmt mit dem subjektiven Erleben überein, es selbst weiter oder weniger weit gebracht zu haben. Ein Sub-Sample wurde gebeten, den eigenen Beruf mit dem des Vaters zu vergleichen und zu sagen, ob der „eigene Beruf höher“, „der Beruf des Vaters höher“ oder „beide etwa gleich“ seien. Bei einer Aufteilung der Befragten nach Aufsteigern, Stablen und Absteigern – gemessen über das SSE – ergibt sich folgende Verteilung (Tabelle 17):

Tabelle 17: Subjektive Einschätzung des eigenen Berufs im Vergleich zum Vaterberuf in Beziehung zur „objektiven“ Mobilität

SSE-Mobilität	Subjektive Mobilität			
	Aufsteiger %	Stabile %	Absteiger %	Total %
Aufsteiger	59,1	20,0	10,5	34,0
Absteiger	11,2	20,0	58,4	24,1
Mobile	70,3	40,0	68,9	58,1
Stabile	29,7	60,0	31,1	41,9
(N =)	2115	2033	1043	5191

Jeweils etwa 60 % derjenigen, die sich subjektiv als „Aufsteiger“, „Stabile“ oder „Absteiger“ empfinden, werden durch das SSE-Instrument auch so klassifiziert. Etwa 30 % weitere „Aufsteiger“ und „Absteiger“ wurden durch das Instrument als Stabile festgestellt, was darauf zurückzuführen sein mag, daß die „objektive“ Aufstiegsbewegung noch nicht die Stufe überschritten hatte, die erst eine Messung ermöglicht. Nur etwa jeweils 10 % der Aufsteiger bzw. der Absteiger gaben Richtungen an, die der durch das SSE gemessenen widersprechen. Hier kann es sich aber auch um subjektiv erlebte Veränderungen handeln, die noch innerhalb der sozialen Schicht ablaufen.

Wie die Randverteilung ausweist, glauben etwa 58 % der Bevölkerung, ihr soziales Prestige sei anders als das ihres Vaters; rund $\frac{1}{3}$ hält sich für aufwärts-mobil, etwa $\frac{1}{4}$ für abwärts-mobil. Etwa 42 % empfinden sich sozial als stabil. Diese Zahlen stimmen fast völlig mit denen aus der vorhergehenden Tabelle für die späteren Geburtsjahrgänge überein. Es ist zu folgern, daß die mit Hilfe des SSE-Instrumentes festgestellten Mobilitäten, über die wir hier berichten, im wesentlichen auch subjektiv als relevant erlebt werden.

Mobilitätswege nach Geburtszeitraum: Es ist nur noch nötig, die Situation zu zwei Zeiten darzustellen: für die Geburtsjahrgänge 1830–1860 und ab 1870 (Tabellen 18 und 19). In der zweiten Periode sind Veränderungen in den Hauptströmen der Prestige-Mobilität nicht mehr eingetreten.

Tabelle 18: Inter-Generationsmobilität nach sozialer Schicht des Vaters (Geburtszeitraum 1830–1860) in v. H. der Ausgangsschicht

Soziale Schicht Vater geb. 1830–1860	Soziale Schicht Sohn						Total
	1	2	3	4	5	6	
1 O, OM	60,9	15,7	18,8	3,5	1,1	—	100,0
2 MM	18,6	43,7	24,0	10,5	2,8	0,4	100,0
3 UM	5,5	10,9	61,3	15,1	6,4	0,8	100,0
4 OU	2,0	6,4	25,5	52,3	11,8	2,0	100,0
5 UU	0,3	3,2	22,4	26,8	44,9	2,4	100,0
6 SV	1,3	0,9	20,0	33,3	24,5	20,0	100,0
Total	7,4	11,0	37,8	27,4	14,6	1,8	100,0

(N = 8860)

Die hohen Werte außerhalb der Stabilitäts-Diagonale signalisieren, wo sich Wesentliches verändert hat. Vor allem erhält die Untere Mittelschicht (UM) Zugang, und zwar mit Anteilen von über 20 % von allen anderen sozialen Schichten. Die Zugänglichkeit dieser Schicht hat im Zeitvergleich zugenommen. Der zweite

Tabelle 19: Inter-Generationsmobilität nach sozialer Schicht des Vaters (Geburtszeitraum 1870—1920) in v. H. der Ausgangsschicht

Soziale Schicht Vater geb. 1870—1920	Soziale Schicht Sohn						Total
	1	2	3	4	5	6	
1 O, OM	49,9	22,2	19,5	7,3	1,0	0,1	100,0
2 MM	14,2	39,2	30,1	13,1	3,0	0,4	100,0
3 UM	6,7	12,9	51,8	20,9	6,8	0,9	100,0
4 OU	2,0	7,0	33,1	45,6	10,9	1,4	100,0
5 UU	0,5	4,3	26,8	38,2	28,3	1,9	100,0
6 SV	1,1	1,6	27,4	33,0	22,9	14,0	100,0
Total	7,5	12,9	37,8	29,4	11,0	1,4	100,0

(N = 8665)

Mobilitätsstrom führt zur Oberen Unterschicht (OU), aber die Mobilen kommen im wesentlichen von Vätern, die auch schon der Unterschicht angehörten. Die Durchlässigkeit dieser Schicht nimmt gleichfalls zu, aber praktisch nur für Söhne von Unterschichts-Vätern.

Die übrigen Prestige-Positionen – am oberen und unteren Ende der Status-Achse – bleiben weitgehend isoliert.

Mobilitätschancen nach Geburtszeitraum: Für drei Zeitbereiche werden die Mobilitätschancen wieder in Form von „Assoziations-Indizes“ in der folgenden Übersicht dargestellt. Sie sind auf dieselbe Weise berechnet wie früher erläutert (Tabelle 20):

Tabelle 20: Assoziations-Index für Vater- und Sohnschicht nach Geburtszeitraum

Soziale Schicht	Geburtszeitraum		
	1830—1860 Ass.-Index	1870—1890 Ass.-Index	1900—1920 Ass.-Index
O und OM	8,2	6,5	6,8
MM	4,0	3,1	3,0
UM	1,6	1,4	1,4
OU	1,9	1,6	1,5
UU	3,1	2,5	2,6
SV	11,1	8,6	13,1
(N =)	8860	4727	3938

In jedem Zeitabschnitt zeigt sich ein nahezu symmetrisches Bild: am meisten „offen“, d. h., am wenigsten von der Herkunftsschicht abhängig ist der Zugang zu den mittleren sozialen Schichten, besonders zu der Unteren Mittelschicht (UM). Nach oben und unten steigen die Indizes an. Dies besagt, daß die Prestige-Positionen exklusiver werden, also schwer zugänglich für Söhne von Vätern, die anderen sozialen Schichten angehören. Am meisten „geschlossen“, am stärksten diskriminierend gegen andere sind die höchsten und die niedrigsten Schichten: die Oberschicht (O) einschließlich der Oberen Mittelschicht (OM) einerseits und die Gruppe der Sozial Verachteten (SV) andererseits. Das heißt: wer einen Vater von sehr hohem Status hat, besitzt eine viel höhere Chance, wieder in die höchste Statuskategorie zu kommen, als es der Wahrscheinlichkeit bei theoretischer Chancengleichheit entspricht. Bei unserer Schichtengliederung ist dies eine Chance, die 6- bis 8mal höher ist als „normal“. Ebenfalls ist die Chance von Söhnen mit Hilfsarbeiter-Vätern (SV), daß sie in dieser Schicht verbleiben, etwa 10mal höher als bei Chancengleichheit.

Diese Assoziations- bzw. Diskriminierungs-Indizes sind für die Randgruppen sehr hoch; sie würden für Teilbereiche aus diesen Schichten aber noch wesentlich höher sein und generell – auch für die Bundesrepublik – bestätigen, was man die „Exklusivität der Reichen“ und den „Teufelskreis der Armut“ („Vicious circle of poverty“) genannt hat.

Die Veränderung der Indizes über diese drei Zeiträume zeigt das schon bekannte Bild: sie sind höher in der ersten Periode, sinken dann generell ab, aber bleiben seit dem Geburtsjahrgang 1870 stabil. Eine Verbesserung der Mobilitätschancen für später geborene Söhne ist nicht erkennbar.

Die Wichtigkeit dieser Frage läßt es ratsam erscheinen, die Assoziations-Indizes für die drei Zeitbereiche hier insgesamt abzudrucken (*Tabellen 21 bis 23*).

Hier kann abgelesen werden, zwischen welchen sozialen Schichten Positions-

Tabelle 21: Assoziations-Index für Vater- und Sohnschicht, nach Geburtszeitraum des Vaters 1830—1860

Soziale Schicht Vater geb. 1830—1860	Soziale Schicht Sohn					
	1	2	3	4	5	6
1 O, OM	8,2	1,4	0,5	0,1	0,1	—
2 MM	2,5	4,0	0,6	0,4	0,2	0,2
3 UM	0,7	1,0	1,6	0,5	0,4	0,4
4 OU	0,3	0,6	0,7	1,9	0,8	1,1
5 UU	0,0	0,3	0,6	1,0	3,1	1,3
6 SV	0,2	0,1	0,5	1,2	1,7	11,1

(N = 8860)

Tabelle 22: Assoziations-Index für Vater- und Sohnschicht, nach Geburtszeitraum des Vaters 1870—1890

Soziale Schicht Vater geb. 1870—1890	Soziale Schicht Sohn					
	1	2	3	4	5	6
1 O, OM	6,5	1,4	0,4	0,3	0,1	0,2
2 MM	2,0	3,1	0,7	0,4	0,2	0,4
3 UM	0,9	1,1	1,4	0,7	0,6	0,5
4 OU	0,3	0,5	0,9	1,6	1,0	1,0
5 UU	0,1	0,3	0,7	1,3	2,5	1,6
6 SV	0,1	0,1	0,8	1,1	1,9	8,6

(N = 4727)

Tabelle 23: Assoziations-Index für Vater- und Sohnschicht, nach Geburtszeitraum des Vaters 1900—1920

Soziale Schicht Vater geb. 1900—1920	Soziale Schicht Sohn					
	1	2	3	4	5	6
O, OM	6,8	2,1	0,6	0,2	—	—
MM	1,6	3,0	0,9	0,5	0,4	0,2
UM	0,9	0,9	1,4	0,7	0,6	0,9
OU	0,2	0,6	0,9	1,5	1,0	1,0
UU	0,1	0,3	0,7	1,3	2,6	0,8
SV	0,2	0,1	0,6	1,2	2,3	13,1

(N = 3938)

veränderungen zwischen Generationen relativ leicht möglich sind (das sind solche mit hohen Indizes) und zwischen welchen Schichten Mobilität erschwert ist (solche mit niedrigen Indizes, unter 1,0). Klar sind auch die Grenzen abzulesen, die Schichten, die gegeneinander „offen“ sind, von solchen mit scharfer Diskriminierung gegen andere. So gehören etwa O, OM mit MM in ein Feld mit Abgrenzung nach außen, wenn auch mit Verbindung zu UM. Die drei Unterschichten bilden ebenfalls einen Bereich für sich, sehr stark gewandt gegen die Mittelschichten. Die Haupt-Grenze ist die Trennung zwischen den Mittel- und Unterschichten oder zwischen den höheren und niederen Prestige- bzw. Belohnungspositionen in der Gesellschaft.

Die Tendenz im Vergleich der Matrizen: anfangs geringer Abbau der gesellschaftsinternen Grenzen, aber keine wesentlichen Veränderungen mehr seit dem Geburtsjahrgang 1870.

IV. Ergebnisse

Die Untersuchung beruflicher Inter-Generations-Mobilität in der Bundesrepublik zeigt, wie drastisch sich seit der Frühphase der Industrialisierung, also etwa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, die Formen der Arbeit verändert haben. Dies wird sichtbar an der Veränderung der relativen Größe der Berufskreise und natürlich auch qualitativ in der Art der Tätigkeit, der dazu nötigen Ausbildung und den auch sonst völlig veränderten Arbeitsbedingungen. Die Klassenstruktur hat sich in dieser Zeit und im Zusammenhang mit der Veränderung der Berufskreise auch wesentlich gewandelt. Die Klein-Bourgeoisie ist außerordentlich stark zurückgegangen, die Zahl der Abhängigen hat wesentlich zugenommen, die Arbeiterklasse ist zahlenmäßig die größte, die Büroangestellten zahlenmäßig die zweitgrößte Gruppe.

Dies heißt zunächst nur, daß die technologisch bedingte Mobilität „funktioniert“, d. h., daß die Gesellschaft im ganzen gesehen flexibel genug ist, die im Zuge der Industrialisierung neu entstehenden Arbeitsplätze zu füllen, notfalls durch Gastarbeiter. Dies wird erreicht durch eine Mobilitätsrate von 55 % bei Zugrundelegung von 6 Berufskreisen bzw. 66 %, wenn man 10 Berufskreise betrachtet. Diese Mobilitätsrate ist nur wenig geringer als in den USA.

Das wichtigste Ergebnis der Untersuchung ist nun die Feststellung, daß mit der sich im großen Stil abspielenden beruflichen Umschichtung seit der Industrialisierung die Mobilitätsrate und die Mobilitätschancen für die Arbeitenden während der letzten 50 Jahre sich *nicht verbessert* haben. Sie sind nur in der Frühphase der Industrialisierung angestiegen, aber seither stabil. Ebenfalls bestehen unveränderte Auf- bzw. Abstiegschancen und dieselben Möglichkeiten des Zugangs zu sozial bevorrechtigten bzw. des Verbleibens in sozial benachteiligten Positionen wie früher, wie überhaupt die Verteilung der Statuspositionen – eine Form sozialer Belohnung – mindestens seit Mitte des letzten Jahrhunderts gleich geblieben ist.

Im wesentlichen sind also die technologisch veränderten Anforderungen an die Arbeitskräfte durch Umlplatzierungen bewerkstelligt worden; auf die Verbesserung sozialer Chancen hat dies nicht abgefärbt, wie generell von einer „Automatik“ in den Verbesserungen der Mobilitätschancen nichts zu merken ist.

Wenn man die Mobilitätsraten und -chancen an einer – idealerweise – „vollständigen Mobilität“ mißt, und wenn man unterstellt, daß ein freier Zugang zu allen Arbeits-, Besitz- und Prestige-Positionen herrschaftsfeindlich ist, dann kann die Mobilitätsrate als Maß dafür genommen werden, wieweit Chancen-„Zugeständnisse“ erreicht worden sind. Stabilität der Mobilitätsrate, wie hier festzustellen ist, deutet danach auf Stabilität des bestehenden Herrschaftssystems und auf das Fortbestehen repressiver Tendenzen hin, die den freien Zugang zu allen

Berufsgruppen und Prestige-Positionen – außer zur Erfüllung technologischer Aufgaben – verhindern.

Die Analyse der Mobilitätswege und der Zugänglichkeit der einzelnen Berufskreise stützt diese These. Durch den starken Rückgang der Kleinbourgeoisie und der selbständigen Bauern und Landwirte beginnt sich die Gesellschaft zu polarisieren: in Büroangestellte mit „angrenzenden“ Berufskreisen einerseits und in Facharbeiter und benachbarte andere handarbeitende Berufe andererseits. Diese Berufskreise sind „offen“ gegen Außenstehende und werden es noch mehr; jedoch kommen die Zugänger im ersten Fall im wesentlichen aus den Mittelschichten und im anderen Fall vornehmlich aus den Unterschichten. Die Abschirmung der Berufsgruppen in sozial günstiger Lage gegen den Zugang aus anderen Berufsgruppen ist so stark wie immer, sie nimmt in einigen Fällen noch zu. Auch die Selbstrekrutierungsrate in den sozial am meisten benachteiligten Berufsgruppen ist unveränderlich hoch.

Die Diskriminierung und Abschirmung geschieht in erster Linie durch die Aufrechterhaltung von Bildungsbarrieren (positiv bei Freien Berufen, negativ bei „ungelernten“ Hilfsarbeitern), durch Besitzvererbung und durch ständische Berufsorganisationen und Ideologien.

Die Großbourgeoisie bzw. die soziale Oberschicht – beide sind wie alle Machtträger durch Umfragen normaler Art nicht zu erfassen – dürften in ihrer Diskriminierungsrate und in ihrer Fähigkeit, den Zugang zu diesen wirtschaftlich und sozial privilegierten Positionen zu blockieren, noch viel höher liegen.

So bleibt das Fazit, daß sich das bestehende Herrschaftssystem auch in der Hochphase der Industrialisierung als auf das äußerste stabil erweist und ohne Abbau von Diskriminierungsbarrieren in einer im übrigen unter technologischen Maximen hoch mobilen Gesellschaft operiert.

Anmerkungen

¹ Die Abwicklung einer solchen Untersuchung bedarf der Zusammenarbeit einer Reihe von Fachkräften. *Wolfgang Frederking* betreute die Erhebung, in die das Mobilitätsprogramm eingefügt wurde. Die Feldarbeit der ersten 4 Wellen wurde von DIVO, Frankfurt, vorgenommen, die der Wellen 5 bis 7 von Marplan, Frankfurt, wo auch ein Teil der Experimentierzählungen lief. *Björn Zunft* und *Klaus Stumpf* waren hier mit dem Projekt befaßt. Weitere Computerauswertungen wurden von *Werner B. Potthoff* bei der Gesellschaft für Marktforschung, Hamburg, ausgeführt. Die gesamte Auswertung stand unter der Leitung von *Dieter Lakaw*, der auch alle Tabellen aufbereitete und die Indizes berechnete. Das Manuskript lasen *Ludolf Reetz* und *Dieter Lakaw*.

Anregungen konzeptioneller Art habe ich in Seminaren von *Heinz Kluth* und *Janpeter Kob* an der Universität Hamburg empfangen, wie auch in denen, die ich dort selbst veranstaltet habe. *René König* bin ich für das Interesse verbunden, das er meinen soziologischen Arbeiten bisher stets entgegengebracht hat, wie auch für die Kombination von Nachsicht und Nachdruck, die schließlich zur Fertigstellung des Manuskriptes führte.

² Eine Auszählung der Berufskreis-Angaben und der SSE-Einstufungen des eigenen Berufs durch berufstätige Männer und des Berufes des Mannes durch verheiratete und verwitwete Frauen erbrachte nahezu identische Ergebnisse, so daß die Halbsamples miteinander verschmolzen wurden. Ebenso wurde geprüft, wie weit die Angaben von Söhnen über ihre Väter mit den Angaben der Väter über sich selbst übereinstimmen; auch hier ergaben sich fast identische Werte.

Die außerordentliche Übereinstimmung von Selbst- und Fremdauskünften im Bereich der beruflichen Tätigkeiten ist nicht überraschend, wenn man sich vergegenwärtigt, daß der Beruf zu den wichtigsten Informationen über einen Menschen gehört – besonders natürlich über einen Verwandten – und daß der Beruf, so wie er hier erfaßt wird, befragungstechnisch nahezu unproblematisch ist.

³ Die meines Wissens am weitesten zurückreichende vergleichende Studie über Berufsprestige ist die von *Hodge, Siegel und Rossi* (8), in der eine Rangordnung von Berufen 1925 mit entsprechenden Daten von 1940/47 und von 1963 verglichen wurden. Die Rangordnungs-Korrelationskoeffizienten lagen alle über 0,93. Die Autoren folgern, daß die „Änderungen geringfügig waren im Vergleich zur generellen Stabilität.“

⁴ *Blau und Duncan* (1) haben für die Berufskreise durch Gewichtung mit mittlerem Einkommen und Jahren des Schulbesuchs eine Art „objektive“ Prestige-Skala konstruiert. Die wichtigste Abweichung zwischen dieser Rangordnung und der direkten Rangordnung von Berufen nach ihrem Prestige ist die Placierung von Bauern und Landarbeitern: Bauern stehen nicht – wie auf Grund ihres geringen Geld-Einkommens und ihrer geringen Schulbildung anzunehmen – am unteren Ende der Prestige-Reihe, sondern als, wenn auch traditionelle, Klein- bis Mittelbürger eher in der Mitte des Prestige-Systems. Landarbeiter stehen „subjektiv“, wenn sie durch ländliche Bevölkerung beurteilt werden, auch nicht tiefer als andere ungelernte Arbeiter in der Stadt.

Die Berufsklassifizierung von *Blau und Duncan* ist aber natürlich besser als die früher verwandte nach „blue-collar“, „white-collar“ und „farm“, die sogar zusätzlich noch die Urbanisierungsrate mit sozialer Mobilität verschmilzt und als prinzipiell ungeeignet für Mobilitätsforschung angesehen werden sollte.

⁵ Die Prozentsätze der Personen, die „keine Angabe“ machten, und auch auf Grund von anderen Informationen nicht klassifiziert werden konnten, betrugen:

Einstufender Beruf	„Keine Angaben“	
	Berufskreis %	SSE %
Eigener Beruf	1,0	2,4
Beruf des Vaters	0,6	1,6
Beruf des Großvaters	10,1	12,7

Da diese Personen meist nur den Beruf für eine Generation verweigerten, war es möglich zu untersuchen, inwieweit ihre Klassifizierung der anderen Generationen mit dem der übrigen Einstufer übereinstimmte. Außerdem wurden die demographischen Kennzeichen der Verweigerer mit denen der Nicht-Verweigerer verglichen. Entgegen der Erwartung ergab sich kein statistisch faßbarer Unterschied zwischen Verweigerern und Nicht-Verweigerern wie auch zwischen ihrer Einstufung der Berufe (sofern sie vorgenommen wurden) und der anderer Befragter. Eine Korrektur der Zahlen für das Gesamtsample mußte deswegen nicht erfolgen.

⁶ Empfehlung von *Hans Zetterberg*.

⁷ Dazu wurde bei den Söhnen und noch lebenden Vätern das Alter festgestellt. Für die verstorbenen Väter wurde erfragt, wie alt sie heute wären. Zur Errechnung der Lebenszeit der Großväter wurde ihr „mittleres Lebensalter“ einer von 5 genauer beschriebenen Zeitperioden zugeordnet. Hieraus wurde bei Söhnen und Vätern das Geburtsjahr errechnet; die Großväter waren „Geburtszeiträumen“ zuzuordnen. Da das Sample sowohl Söhne als auch Väter und Großväter enthielt, konnten die Fremd- an den Selbstauskünften für einen gewissen Zeitraum überprüft werden.

⁸ Ein direkter Vergleich unserer Daten mit den amtlichen Berufszählungen ist ohne eine Reihe von Umrechnungen und Gewichtungen nicht möglich. Die wichtigsten Unterschiede sind die folgenden: unsere Daten beziehen sich auf Kohorten und umfassen die heute im Bundesgebiet und West-Berlin lebenden Personen im Alter von 25 bis 65 Jahren (bzw. 16 bis 65 Jahren) und ihre Vorfahren. Umrechnungen müßten nicht nur die andere Zusammensetzung der Be-

zugsbevölkerung und die unterschiedliche Gebietsabgrenzung berücksichtigen, sondern auch die differenzielle Fruchtbarkeit und Mortalität in den einzelnen Bevölkerungsgruppen.

Es kommt hinzu, daß die Kategorien zur Erfassung der Berufstätigkeit in den verschiedenen amtlichen Erhebungen unterschiedlich sind und daß das amtliche Material mit Intentionen erfaßt und aufbereitet wurde, die erklärlicherweise nicht immer unter heutigen soziologischen Gesichtspunkten befriedigen. Gleichwohl liefern die amtlichen Berufszählungen die einzigen Daten, mit denen Informationen, wie die von uns erstellten, verglichen werden können.

⁹ Die Samplegröße für die amerikanische Untersuchung wurde aus der Matrix bei *Blau und Duncan* (1), Seite 496, unter Zuhilfenahme des Faktors von Seite 479, zurückgerechnet unter Ausschluß der Personen „no answer“.

¹⁰ *Kahl* (10), S. 261, errechnete für etwa 1950 eine Mobilitätsrate für die USA von 67%, allerdings nur auf der Basis eines Samples von 1334 Männern, klassifiziert nach 7 Berufskreisen.

¹¹ Die Gastarbeiter machen 1970 ca. 5% der männlichen erwerbstätigen Bevölkerung aus; die meisten sind zwischen 20 und 30 Jahre alt. Soweit sie in Lagern wohnen, wurden sie in der Umfrage nicht erfaßt.

Literatur

- (1) *Blau, P., und Duncan, O. D.*, The American Occupational Structure, New York 1967.
- (2) *Bolte, K. M., Aschenbrenner, K., Krekel, R., Schultz-Wild, R.*, Beruf und Gesellschaft in Deutschland, Opladen 1970.
- (3) *Bolte, K. M.*, Vertikale Mobilität, in: *König, R.*, Hrsg., Handbuch der Empirischen Sozialforschung, Bd. 2, Stuttgart 1969.
- (4) *Daheim, H.*, Berufliche Intergenerationen-Mobilität in der komplexen Gesellschaft, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 16 (1964), S. 92–124.
- (5) *Davis, K. und Moore, W. E.*, Some Principles of Stratification, in: American Sociological Review 10 (1945), Reprint in: *Bendix, R.*, und *Lipset, S. M.*, Hrsg., Class, Status and Power, London 1967, S. 47–53.
- (6) *Glass, D. V.*, Hrsg., Social Mobility in Britain, London 1954.
- (7) *Glass, D. V.*, und *König, R.*, Hrsg., Soziale Schichtung und soziale Mobilität, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 5, 4. Aufl. 1970 (zuerst 1961).
- (8) *Hodge, R. W., Siegel, P. M., Rossi, P. H.*, Occupational Prestige in the United States: 1925–1963, in: *Bendix, R.*, und *Lipset, S. M.*, Hrsg., Class, Status and Power, London 1967.
- (9) *Janowitz, M.*, Soziale Schichtung und Mobilität in Westdeutschland, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 10 (1958), S. 1–38.
- (10) *Kahl, J. A.*, The American Class Structure, New York 1957.
- (11) *Kleining, G.*, und *Moore, H.*, Soziale Selbsteinstufung (SSE), in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 20 (1968), S. 502–552.
- (12) *Lipset, S. M.*, und *Bendix, R.*, Social Mobility in Industrial Society, Berkeley und Los Angeles 1959.
- (13) *Lipset, S. M.*, und *Zetterberg, H. L.*, A Theory of Social Mobility, in: Transactions 3rd World Congress of Sociology, Bd. 2 (1956). Reprint in: *Bendix, R.*, und *Lipset, S. M.*, Hrsg., Class, Status and Power, London 1967.
- (14) *Marx, K.*, und *Engels, F.*, Manifest der Kommunistischen Partei. Werke Bd. 4, Berlin 1969.
- (15) *Mayer, K. U.*, und *Müller, W.*, Roles, Status and Careers: Some Comments about Mobility Analysis and New Data on Intergenerational Mobility in West Germany. Working Paper International Congress of Sociology, Varna (1970).
- (16) *Mayntz, R.*, Soziale Schichtung und sozialer Wandel in einer Industriegemeinde, Stuttgart 1958.
- (17) *McGinnis, R.*, A Stochastic Model of Social Mobility, in: American Sociological Review 33 (1968), S. 712–722.
- (18) *Miller, S. M.*, Comparative Social Mobility, in: Current Sociology 9 (1960).
- (19) *Ossowski, St.*, Klassenstruktur im sozialen Bewußtsein, Neuwied 1962.
- (20) *Pfeil, E.*, Der Kohortenansatz in der Soziologie, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 19 (1967), S. 645–657.
- (21) *Rogoff, N.*, Recent Trends in Occupational Mobility, Glencoe, Ill., 1953.

- (22) *Sorokin, P. A.*, Social Mobility, 1927. Reprint in *Sorokin, P. A.*, Social and Cultural Mobility, Glencoe, Ill., 1964.
- (23) *Stäglich, R.*, Verfahren zur statistischen Erfassung des sozialen Auf- und Abstiegs, in: *Soziale Welt* 14 (1963).
- (24) *Svalastoga, K.*, Social Mobility: The Western European Model, in: *Acta Sociologica* 9 (1965).
- (25) *Svalastoga, K.*, Social Differentiation, in *Faris, R. L.*, Hrsg., Handbook of Modern Sociology, Chicago 1964.
- (26) *Svalastoga, K.*, Social Differentiation, New York 1965.
- (27) *Wesołowski, W.*, Social Stratification in Socialist Society, in: *The Polish Sociological Bulletin* (1967).